X kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 19)
z dnia 21 marca 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 19)

21 marca 2024 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050-TD)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat bezpieczeństwa przewozów osobowych i taksówkowych w świetle obowiązujących regulacji prawnych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Czesław Mroczek** sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Michał Gramatyka** sekretarz stanu w Ministerstwie Cyfryzacji, **Paweł Gancarz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami**, Robert Koźlak** dyrektor Biura Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji wraz ze współpracownikami, **Magdalena Szubert** dyrektor Biura ds. Transportu Międzynarodowego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Mariusz Rzyski** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Jakub Pietrzak** ekspert do spraw społeczno-gospodarczych Pracodawców RP, **Paweł Saturski** przewodniczący NSZZ Solidarność Region Mazowsze Taksówkarzy Zawodowych m.st. Warszawa wraz ze współpracownikami, **Dariusz Chojnowski** przewodniczący Związku Zawodowego Taksówkarzy „Warszawski Taksówkarz" wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Urban** dyrektor zarządzający FreeNow w Polsce, **Hanna Pieńczykowska** konsultant w firmie Grayling Poland, **Paweł Kunicicki** dyrektor krajowy w firmie Bolt wraz ze współpracownikami, **Konrad Marcin Moczyróg** i **Michał Konowrocki** przedstawiciele firmy Uber, **Kamil Leszczyński** przedstawiciel Polskiego Związku Partnerów Aplikacyjnych, właściciel firmy Eternis, **Adam Mączyński** przedstawiciel PZPA, właściciel i CEO firmy Avalon Logistics, **Krzysztof Kowalski** przedstawiciel PZPA, CEO firmy Eternis, **Marek Chmaj** i **Tomasz Świętoński** przedstawiciele Federacji Przedsiębiorców Polskich, **Jakub Bińkowski** członek zarządu i dyrektor Departamentu Prawa i Legislacji Związku Przedsiębiorców i Pracodawców wraz ze współpracownikami, **Bartosz Sowier** główny legislator Pracodawców RP, **Tomasz Walczak** członek zarządu Stowarzyszenia Przyjazna Gospodarka, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Katarzyna Gadecka**, **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Witam wszystkich państwa w ten czwartkowy, piękny, słoneczny poranek. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam panów ministrów, w szczególności witam pana ministra Czesława Mroczka – sekretarza stanu Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami. Witam pana ministra Michała Gramatykę – sekretarza stanu w Ministerstwie Cyfryzacji. Widzę, że nie ma jeszcze pana ministra Pawła Gancarza – podsekretarza stanu Ministerstwa Infrastruktury, ale są współpracownicy pana ministra. Witam bardzo serdecznie przedstawicieli ministerstwa. Witam przedstawicieli instytucji państwowych. Szczególnie serdecznie witam przedstawicieli naszych partnerów społecznych, reprezentujących podmioty funkcjonujące na rynku przewozów. Witam przedstawicieli organizacji społecznych. Bardzo serdecznie witam wszystkich państwa na posiedzeniu dzisiejszej Komisji. Stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja na temat bezpieczeństwa przewozów osobowych i taksówkowych w świetle obowiązujących regulacji prawnych. Informacje przedstawiają minister spraw wewnętrznych i administracji oraz minister infrastruktury. Czy są uwagi do porządku dziennego?

Nie słyszę uwag. Wobec niezgłoszenia wniosków stwierdzam przyjęcie przedstawionego porządku dziennego.

Szanowni państwo, zanim przystąpimy do realizacji tego porządku, kilka takich uwag, które umożliwią nam sprawne przeprowadzenie tej dyskusji, ponieważ mamy ograniczony czas na salę, a jest nas wielu, którzy będą chcieli zabrać głos w tej debacie. Proponuję abyśmy ustalili taki limit czasowy 3 minut na wypowiedź. To powinno w zupełności wystarczyć na przedstawienie stanowiska i swojej opinii. W ten sposób, szanując możliwość zabrania głosu przez każdego uczestnika tej debaty przeszlibyśmy przez tę informację. Czy są jakieś inne propozycje? Nie słyszę innych propozycji. W związku z tym będziemy kierować się tą zasadą. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Bardzo proszę panów ministrów o zabranie głosu. Panie ministrze – zwracam się do pana ministra Czesława Mroczka – bardzo proszę, oddaję panu głos. Oczywiście panie ministrze, gdyby była potrzeba udzielenia głosu współpracownikom, to też proszę sygnalizować i będziemy szanować tę decyzję.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Czesław Mroczek:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, wypowiem się bardzo krótko, w ramach wprowadzenia, dlatego że informację pisemną przekazaliśmy państwu wcześniej i w związku z tym nie będę jej tutaj odczytywał. Podam takie główne ustalenia. Odnosząc się do kwestii bezpieczeństwa osób korzystających z przewozów osobowych i taksówkowych, można stwierdzić, że mamy do czynienia z dobrą tendencją, dlatego że jest wyraźny spadek przestępstw, jeżeli chodzi o tę najgorszą kategorię – najpoważniejszych zgwałceń. Mamy też spadek przestępstw narkotykowych, mówiąc najkrócej. Można powiedzieć, że działania Policji i innych służb, które były wykonywane w ostatnim czasie przyniosły efekty, w szczególności w zakresie bardzo poważnych kontroli sposobu wykonywania tych przewozów. Można powiedzieć tak, że w trakcie 12 zorganizowanych działań, zrealizowanych w 2023 r. przeprowadzono blisko 4000 kontroli pojazdów, wylegitymowano ponad 4300 osób, przeprowadzono 1800 kontroli bagażu, pouczono 600 sprawców wykroczeń, zatrzymano 30 osób, w tym 9 za posługiwanie się sfałszowanym prawem jazdy, 12 za posiadanie substancji odurzających, skierowano 25 wniosków o ukaranie do sądu, nałożono 376 mandatów karnych, zatrzymano 64 dowody rejestracyjne i podejmowano inne czynności wynikające ze stwierdzonych nieprawidłowości w ramach przeprowadzonych kontroli.

Podjęto współdziałanie z firmami organizującymi te przewozy. W wyniku tych działań nakierowanych na przewoźników, wiodące na polskim rynku firmę udostępniające aplikacje mobilne służące do zamawiania usług transportu samochodowego podjęły działania, między innymi dotyczące eliminacji nielegalnych działań kierowców związanych z fałszerstwami przedkładanych dokumentów. Podjęto uzgadniany z Policją zakres przedmiotowy szkoleń, w tym dotyczących kwestii obyczajowości, różnic kulturowych oraz obowiązujących w Polsce przepisów karnych. Podjęto również działania w zakresie informowania, działania informacyjno-edukacyjne dotyczące bezpiecznego korzystania z tego rodzaju transportu. Siłą rzeczy, tak jak już powiedziałem, najmocniejszym oddziaływaniem Policji i innych służb porządku pozostają uprawnienia dotyczące kontroli przestrzegania przepisów prawa, legalności wykonywania tych zadań. W tym zakresie skala tych działań Policji była, tak jak pokazuję, duża. Z całą pewnością będzie to elementem naszego stałego zainteresowania i będziemy dalej działać, być może jeszcze w większym natężeniu, w tym zakresie, żeby porządek prawny w naszym kraju był przestrzegany.

To tyle z punktu widzenia działania służb podlegających ministrowi spraw wewnętrznych i administracji. Tak jak powiedział pan przewodniczący Mirosław Suchoń, jeżeli będą jakiekolwiek pytania do nas, to jesteśmy tutaj w składzie przedstawicieli ministerstwa – pan dyrektor Cichomski i przedstawiciele Komendy Głównej Policji. Będziemy starali się odpowiadać na państwa i pytania uwagi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo uprzejmie dziękuję. Panie ministrze, czy ze strony Ministerstwa Infrastruktury jest chęć zabrania głosu? Bardzo proszę panią dyrektor o zabranie głosu.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Renata Rychter:

Szanowny panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tylko dopowiem, że pani dyrektor Renata Rychter jest dyrektorem Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury. Bardzo proszę, pani dyrektor.

Dyrektor departamentu MI Renata Rychter:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, tytułem wyjaśnienia, pan minister Paweł Gancarz jest w tej chwili na posiedzeniu Sejmu, odpowiada na pytania bieżące, będzie dzisiaj na posiedzeniu Wysokiej Komisji, natomiast prosił, żeby przekazać, że z uwagi na konieczność udzielenia odpowiedzi na pytania bieżące, po prostu jego obecność będzie ograniczona, spóźni się. W związku z tym pozwolę sobie przedstawić takie wstępne informacje dotyczące sytuacji w zakresie bezpieczeństwa przewozów osobowych i taksówkowych. Są także z nami przedstawiciele inspekcji transportu drogowego, więc w zakresie szczegółowych danych dotyczących kontroli pozwolę sobie przekazać głos przedstawicielom ITD, jeżeli pan przewodniczący nie ma nic przeciwko.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Pani dyrektor, oczywiście, jak najbardziej, bardzo proszę.

Dyrektor departamentu MI Renata Rychter:

Szanowni państwo, jeśli chodzi o przewozy osób wykonywane taksówkami, czy też przewozy osób wykonywane pojazdami osobowymi, tak zwane okazjonalne, w tym zakresie dzięki nowelizacji ustawy o transporcie drogowym, dokonanej w maju ubiegłego roku, Ministerstwo Infrastruktury również zauważa wzrost poziomu bezpieczeństwa wykonywanych przewozów, także w zakresie stwierdzanych naruszeń stricte wynikających z ustawy o transporcie drogowym. Niemniej jednak chciałabym, żeby też państwo wiedzieli, że MI stale prowadzi monitoring i analizuje zasadność przeprowadzenia dalszych nowelizacji przepisów ustawy o transporcie drogowym. W tym zakresie współpracujemy na bieżąco w ramach takiego dialogu ze środowiskiem zarówno pośredników przy przewozach osób, jak i środowiskiem taksówkarzy, przedsiębiorców, którzy bezpośrednio zaangażowani są w tę działalność gospodarczą, ale także z przedstawicielami wydziałów komunikacji w starostwach, dlatego że, jak państwo wiedzą, 17 czerwca 2024 r. mają wejść w życie ostatnie przepisy nowelizacji, która właśnie miała na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa pasażerów i ogólnie rzecz biorąc, bezpieczeństwa wykonywanych przewozów, także jeśli chodzi o skutek dla innych uczestników ruchu drogowego.

W tym zakresie zauważamy bardzo duże zainteresowanie wymianą zagranicznych praw jazdy na krajowe, z racji tego, że oczywiście 17 czerwca kończy się okres przejściowy niejako i kierowcy wykonujący tego rodzaju przewozy powinni legitymować się krajowym prawem jazdy. Tych wniosków o wymianę jest bardzo dużo. Wzrost jest odnotowywany w zależności oczywiście od rodzaju powiatu, ale w takich większych miastach ten wzrost odnotowywany jest nawet więcej niż dziesięciokrotny. W związku z tym starostowie w obawie, by ten proces wymiany dokumentów przebiegał sprawnie i przede wszystkim terminowo, są zdania, że potrzebna byłaby nowelizacja wskazująca na możliwość usprawnienia tego procesu.

Oczywiście największym problemem dla zatrudniających, ale także dla kierowców, którzy chcieliby wykonywać tego rodzaju zatrudnienie, jest spełnienie kryterium rezydencji, czyli przebywanie przez takiego kierowcę na terytorium Rzeczpospolitej powyżej 185 dni. W tym zakresie chcemy, czy zastanawiamy się nad usprawnieniem tego procesu, tak żeby maksymalnie zminimalizować czas trwania wymiany dokumentów i na przykład umożliwić złożenie wniosku kierowcy, nawet jeżeli jeszcze nie spełnia tego kryterium 185 dni, ale za chwilę, za miesiąc, to kryterium, ta przesłanka już będzie spełniona, żeby kierowca mógł złożyć taki wniosek, żeby nie był odsyłany po prostu przez starostwa i dopiero w momencie, kiedy to kryterium w czasie wyekspiruje, mógł otrzymać krajowe uprawnienie, żeby ten proces usprawnić. Oczywiście pojawiają się też głosy, postulaty przedłużenia okresu vacatio legis z 17 czerwca 2024 r.

na bardziej odległe daty, głównie ze względu właśnie na ryzyko niespełnienia tego kryterium rezydencji. Chciałabym wyraźnie podkreślić, że minister infrastruktury zauważa wszystkie problemy związane również z ryzykiem dostępności przynajmniej części kierowców, niemniej jednak oczywiście dla podjęcia ostatecznej decyzji przez pana ministra, chciałabym oświadczyć, że względy bezpieczeństwa oczywiście są decydujące. Tak jak powiedziałam, decyzja jeszcze nie została podjęta, aczkolwiek analizy w tym zakresie MI trwają, także wskutek postulatów strony społecznej, pośredników przy przewozach osób, dostawców aplikacji za pośrednictwem których te przewozy są zlecane.

Myślimy także, szanowni państwo, nad dodatkowymi zmianami, jeśli chodzi o kwestie dotyczące bezpieczeństwa przewozów osób i przewozów taksówkowych, dlatego że, jak państwo zapewne pamiętają, w procesie legislacyjnym dotyczącym nowelizacji ustawy z ubiegłego roku w tym zakresie pojawiały się głosy, chociażby wprowadzenia obowiązku legitymowania się przez takiego kierowcę zaświadczeniem z Krajowego Rejestru Karnego, ale kraju pochodzenia. Także pojawiały się głosy dotyczące podniesienia standardów w zakresie badań psychologicznych takich kierowców, którzy głównie nie władają językiem polskim. Istnieje ryzyko, że te badania psychologiczne wywiad z psychologiem, mogą nie być na tyle rzetelne, jakościowo dobre, co w przypadku osoby, która doskonale włada językiem polskim. Także pojawiały się głosy i w tym zakresie trwają analizy, jeśli chodzi o obowiązek właśnie władania przez kierowcę językiem polskim, na chociażby takim minimalnym poziomie, zapewniającym komunikację z pasażerem.

Ostatnia kwestia to ewentualny powrót do obowiązku szkolenia, czy posiadania pewnych kwalifikacji w zakresie znajomości topografii miasta, ale być może także poszerzenia tego szkolenia o możliwość udzielania pierwszej pomocy, z racji charakteru wykonywanych przewozów. Bardzo serdecznie dziękuję. Oczywiście, jeżeli będą pytania, panie przewodniczący, to chętnie udzielę na nie odpowiedzi w dalszej części posiedzenia.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Jest również z nami pan minister Michał Gramatyka. Panie Ministrze, czy ze strony Ministerstwa Cyfryzacji w tej sprawie jest chęć przedstawienia informacji?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Cyfryzacji Michał Gramatyka:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, bardziej nastawiam się na ewentualne odpowiedzi na pojawiające się pytania, natomiast warto zasygnalizować, że po uchwaleniu w Komisji Europejskiej 29 lutego rozporządzenia eIDAS 2, dość mocno zmieni się kwestia elektronicznej identyfikacji. W momencie, kiedy te przepisy zostaną zaimplementowane do polskiego prawa, tak najogólniej mówiąc każdy dokument, który tylko będzie miał wystawione tak zwane atrybuty, będzie mógł zostać zaimplementowany do elektronicznego portfela. Tak jak dzisiaj w mObywatelu mamy prawo jazdy, dowód rejestracyjny czy dowód osobisty czy legitymację adwokata czy radcy prawnego, tak w portfelu europejskim, tym na mocy przepisów eIDAS 2, będzie mógł być dowolny dokument, w tym również te dokumenty, które są w zakresie państwa zainteresowania, w kontekście bezpieczeństwa przewozów osób, czyli, nie wiem, zaświadczenie o niekaralności, uprawnienia do prowadzenia samochodu, licencja na wykonywanie takiego właśnie zarobkowego przewozu osób. Sądzimy, że to się zmieni w perspektywie najbliższych dwóch lat. Wtedy te przepisy pojawią się w polskim systemie prawnym. Mówię o tym, dlatego że na bieżąco w zasadzie prowadzimy konsultacje ze środowiskami i z biznesem, w tym z biznesem, który zajmuje się przewozem osób, no i tam pojawiają się właśnie takie wytyczne, jakie dokumenty można jeszcze umieścić w mObywatelu, na przykład w kontekście łatwiejszej identyfikacji osób, które wykonują taki zarobkowy przewóz osób. Więc taka jest perspektywa na najbliższy rok, może dwa lata. W przypadku pytań jesteśmy do państwa dyspozycji. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Czy w temacie informacji przedstawiciele Głównej Inspekcji Transportu Drogowego jeszcze zabiorą głos? Bardzo proszę, pani. Jak rozumiem, pani dyrektor. Proszę przyłożyć pastylkę z lewej strony. Wystarczy, tak.

Zastępca dyrektora Biura Prawnego Głównej Inspekcji Transportu Drogowego Renata Pietras:

Dziękuję. Szanowni państwo, szanowny panie przewodniczący, jeżeli chodzi o kontrole inspekcji transportu drogowego w 2023 r., to inspektorzy inspekcji transportu drogowego skontrolowali 5525 przewozów osobowych, z czego 5387 to były przewozy uznane, jako przewozy wykonywane taksówką, a 131 to były przewody pojazdami samochodowymi, przewozy okazjonalne. Na skutek tych kontroli stwierdzono 332 naruszenia zał. 3, czyli załącznika, który dotyczy przewoźników drogowych i 141 naruszeń zał. 4 ustawy o transporcie drogowym, czyli są to naruszenia zarządzającego transportem. W związku z tym wydano 373 decyzje administracyjne o nałożeniu kar pieniężnych z ustawy o transporcie drogowym. Z tej grupy 373 decyzji 286 decyzji były to decyzje związane z przewozami taksówkowymi. 76 przewozów które skontrolowano, to były przewozy wykonywane bez zezwolenia, czyli bez licencji albo taksówkowej albo na przewóz osób samochodem osobowym. Niezgłoszenie zmiany danych – z tego tytułu wydano 11 decyzji administracyjnych. Niewyposażenie kierowcy w wypis licencji – 86 decyzji administracyjnych. Dodatkowo w ramach tych przeszło 5 tys. kontroli nałożono 226 mandatów karnych, z czego 51 mandatów było w związku z przewozem taksówką. Zatrzymano 143 dowody rejestracyjne, w tym 136 dowodów związku z kontrolą przewozów taksówkowych. Skontrolowano także 1486 kierowców pod kątem stanu trzeźwości.

W 2024 r. w okresie od stycznia do lutego dokonano 469 kontroli w zakresie przewozów samochodem osobowym i taksówką. To są takie ogólne informacje dotyczące stanu kontroli przez inspekcję transportu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo. Jak rozumiem informację przedstawiła pani dyrektor Magdalena Szubert, tak?

Zastępca dyrektora biura GITD Renata Pietras:

Renata Pietras, Biuro Prawne Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam. Bardzo serdecznie dziękuję, pani dyrektor. Szanowni państwo, wydaje mi się, że ze strony instytucji i ministerstw mamy komplet informacji. W związku z tym otwieram dyskusję na temat przedstawionej informacji oraz spraw związanych z tematem posiedzenia. Informuję, że listę osób zapisanych do dyskusji prowadzi pani przewodnicząca Krystyna Sibińska i bardzo proszę o zapisywanie się do pani poseł z chęcią zabrania głosu. Czy ktoś z państwa posłów pragnie zabrać głos w tej debacie? Jako pierwsza zgłosiła się pani poseł Sibińska, w związku z tym bardzo proszę, udzielam głosu pani przewodniczącej i w takim razie proszę o zgłoszenia tymczasowo do mnie.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam nadzieję, że zachęcę pozostałych kolegów do dyskusji. Dziękuję panom ministrom i paniom dyrektor za przedstawioną informację. Pamiętamy wszyscy jakie były powody wprowadzenia takich ostrzejszych regulacji. Było dużo zdarzeń związanych z gwałtami, z niebezpiecznymi przypadkami. Dlatego też wszyscy wtedy mówiliśmy o tym, że konieczna jest weryfikacja osób, które prowadzą auta, które świadczą takie usługi, ale jak wynika właśnie z wypowiedzi pana ministra Mroczka, wydaje się, że w dużej części ta poprawa bezpieczeństwa została osiągnięta. Myślę, że należą się też podziękowania wszystkim służbom, które pracowały, kontrolowały bo rzeczywiście ta poprawa bezpieczeństwa nastąpiła.

Natomiast z wypowiedzi państwa wynika również, że mogą się pojawić pewne problemy związane z przepisami, które wkrótce zaczną obowiązywać. Mówię o wprowadzeniu obowiązku posiadania polskiego prawa jazdy. Niepokojąco brzmi informacja dotycząca tego, że pracownicy w starostwach są fizycznie przygotowani, bo wiedzą co i jak mają robić, natomiast to nawet dziesięciokrotne zwiększenie wniosków o wydanie polskich dokumentów powoduje pewien niepokój. To jest pytanie, właśnie do panów ministrów, czy i na ile jesteśmy przygotowani, żeby rzeczywiście dotrzymać tych terminów i spowodować, że wszystkie osoby, które będą świadczyły takie usługi będą takim

polskim dokumentem się posługiwały. Starostwa pewnie odczują pewne zablokowanie, z powodów czysto ludzkich nie będzie fizycznie możliwe wydawanie w terminie tych dokumentów. To jest jedno, ale drugi aspekt jest również taki, że my rozmawiamy o tym, że żeby uzyskać takie prawo jazdy trzeba mieć spełniony warunek rezydencji, czyli 185 dni legalnego pobytu w Polsce. Pojawił się też taki sygnał, że być może takim elementem zastępczym byłby swego rodzaju dokument elektroniczny, którym posługiwaliby się kierowcy. Za chwilę o tym powie pan prezes, który zgłosił się do dyskusji i uzupełni ten wątek. Zapoznałam się też z raportem TOR. Raport TOR wskazuje, jak to może wpłynąć również na gospodarkę, dlatego że my w tej chwili mamy około 65 tys. kierowców, którzy świadczą usługi przewozów różnych konfiguracjach. To są też wpływy do budżetu państwa. Problemy związane z uzyskaniem tych polskich dokumentów mogą spowodować, że zmniejszy się dostępność do tych usług, ale też może wzrosnąć cena tych usług. Więc warto by było rozważyć te wszystkie aspekty. Mamy czas i warto się zastanowić się czy rzeczywiście nie powinniśmy zrobić pewnej nowelizacji. Pani dyrektor podkreśliła, że najważniejszą sprawą jest oczywiście bezpieczeństwo. W poczuciu tego bezpieczeństwa, zachowując właśnie wszelkie wymagane aspekty, a wydaje się, że one zostały też w dużej części wypełnione, bo efekty kontroli pokazują, że nastąpiła znaczna poprawa, czy nie powinniśmy – to pytanie do pana ministra – pracować nad ewentualne przesunięciem terminu, bądź wprowadzeniem dokumentu zastępczego w postaci elektronicznej, w taki sposób, żeby można było to dosyć płynnie wprowadzić, aby nie było problemów? To na razie tyle. Bardzo dziękuję i będę czekała na odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Kolejna osoba, która zgłosiła się do dyskusji to pan Adrian Furgalski – prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Nawiązując do tego, co pani poseł mówiła przed chwilą i może uzupełniając to, co powiedział pan minister o tych danych, bo może warto przytoczyć konkretne liczby, abyśmy mieli lepsze zobrazowanie tego rynku, to bym zwrócił uwagę na pewien fakt. Po pierwsze, przewozy taksówkami wszelakiego typu – w ubiegłym roku to było około 200 mln przejazdów, 115 mln to przewozy aplikacyjne. Wartość całego rynku to 6,7 mld zł, a jeśli chodzi o aplikacje to jest to 55% wartości. Widać wyraźnie, że to jest już obecnie większość rynku.

Teraz bardzo krótko odniosę się do tych regulacji, które były moim zdaniem rozsądne, które dotyczyły tych zgłaszanych przestępstw przeciwko wolności seksualnej i obyczajności. To jest statystyka, którą dostałem w styczniu tego roku z Komendy Głównej Policji. To jest porównanie 2022 r., co prawda zmiany w ustawie były procedowane w maju, wchodziły w życie we wrześniu, ale ponieważ były robione przez MC wspólnie z rynkiem, to rynek wiedział, że coś takiego będzie i ta weryfikacja następowała już wcześniej. Można powiedzieć, że jak przepisy weszły w życie, to większość kierowców była zweryfikowana. Można powiedzieć, że dlatego jest taki pozytywny efekt, choć to jest złe słowo – „pozytywny", bo to wciąż jest za dużo. Pamiętamy też, że nie wszystkie przypadki są zgłaszane, ale jeżeli idzie o cały rynek przewozu osób, to jest spadek z 43 do 31, i w tym przewozy aplikacyjne spadek z 28 do 14, przewozy pozostałe – tak jak to nazywam „starego typu", nieaplikacyjne – wzrost 15 do 17.

Teraz te nowe propozycje, o których mówimy, jeżeli idzie o czerwiec. Bardzo dobrze powiedziała pani dyrektor, że jest proces związany z wymianą prawa jazdy. Gdy rozmawiam, udzielam wywiadów, wszyscy są zaskoczeni, że ustawodawca nie wysyła tych kierowców spoza Polski, bo przepis sugeruje, że także kierowca z Unii Europejskiej powinien wymienić, a to byłoby złamanie przepisów EU, wszyscy są przekonani, że kierowca z Ukrainy czy Gruzji będzie kierowany na jakieś kursy i będzie zdawał egzamin teoretyczny czy praktyczny. Tymczasem nie, bo jesteśmy sygnatariuszem konwencji genewskiej, wiedeńskiej i to jest zwykła biurokracja, wymiana jakiegoś papierka, czy w jakiej formie jest prawo jazdy z danego kraju, na nasze plastikowe, czy cyfrowe. Tak naprawdę mówimy o biurokracji i problem w moim przekonaniu polega na tym, że zawsze będziemy w jakiejś takiej dziurze. Jeżeli przykładowo jestem kierowcą

z Gruzji i na podstawie tych przepisów chcę być taksówkarzem, mam prawo pobytu, prawo do podjęcia pracy w Polsce, idę do urzędu gminy i mówię, że chcę wymienić prawo jazdy, bo tak mi każe ustawodawca, to gmina mnie odeśle, powie – nie, proszę pana, są przepisy, że pan musi 185 dni czekać. Jednym z tych pomysłów, o których mówiła pani dyrektor jest, żeby wniosek złożyć miesiąc przed upływem tego półrocznego okresu. Tu jest też pytanie, czy nie dokonujemy takiej nadinterpretacji prawa unijnego, bo u nas te 185 dni rozumiane jest ciurkiem, że trzeba przebywać. Jak się czyta dyrektywę, to tam jest w sumie 185 dni, może być przerwa między tym pobytem. Złożenie wniosku miesiąc wcześniej w jakimś sensie na pewno jest pomocne, tylko że gdy sprawdzaliśmy procedurę wymiany, to ona przeciętnie trwa dwa miesiące. Są takie przypadki, że nawet 6 miesięcy. Ten moment, gdy ktoś czeka, to musiałby naprawdę bardzo chcieć być kierowcą, żeby 12 miesięcy czekać w tych skrajnych przypadkach na wymianę prawa jazdy.

W związku z tym pytanie jest takie – co zrobić, żeby pogodzić dwie rzeczy. To jest lekko związane z tymi kwestiami seksualności i obyczajności. Bardziej chodzi o to, aby jak najszybciej włączyć tych kierowców do systemu, aby byli widziani przez Policję. Na przykład, jeżeli zarabiają punkty karne, to jest jakaś baza Policji dla cudzoziemców. Pewnie w Sejmie Policja tego nie powie, natomiast policjanci mówią, że ona jest, powiedzmy, mało praktyczna. Chodzi o to, żeby jak najszybciej, jeżeli oni mają na bakier do czynienia z prawem o ruchu drogowym, byli w tym systemie widziani, a równocześnie, żebyśmy nie doprowadzali do rozwalenia rynku, bo rzeczywiście zawsze będzie deficyt tego rynku, bo zawsze kierowca będzie odchodził z kwitkiem w którymś momencie, że nie spełnia tego wymogu 185 dni. Wyliczyliśmy to, w takich najczarniejszych scenariuszach – nawet nie biorąc pod uwagę tego, że obecnie urzędy są zawalone i muszą szukać Togo, Barbados, bo nawet takie kraje wchodzą tutaj w rachubę – nawet może w dużych miastach, bo tam przede wszystkim są te taksówki aplikacyjne obecne, wydłużyć się czas zamawiania taksówki dwukrotnie, a ceny wzrosną przynajmniej o 50%. Będzie tak, dlatego że kierowców w skali kraju może ubyć nawet 12%, a w aglomeracji warszawskiej około 27%. Wydaje się nam, że szukanie takiego pomysłu, żeby pogodzić te dwie rzeczy: Prawo o ruchu drogowym – nie jesteś osobą anonimową, tylko policja od razu cię widzi w systemie i możliwość wykonywania tej pracy. To nie jest tak, że miliony polskich kierowców czekają pod urzędami, żeby być kierowcą taksówki, a urząd mówi – no nie, są limity, najpierw zatrudniamy cudzoziemców. Nie ma chętnych do podjęcia pracy w tym zawodzie. Wydaje się, że takie rozwiązanie w postaci tymczasowego prawa jazdy, które by obowiązywało do czasu wymiany, zwykłej wymiany biurokratycznej jednego dokumentu na drugi, mogłoby sprawić, że do tego załamania nie dojdzie, a dla Policji i dla klientów wydaje się, że to będzie dobre rozwiązanie, bo załatwiamy tę drugą część. Nie tę, gdzie jest poprawa, czyli seksualność i obyczajność, ale zdarzenia drogowe.

Już kończąc powiem, że wystąpiliśmy też z prośbą do Komendy Głównej Policji i z pytaniem. Często mówi się, że kierowcy Uber, FreeNow, Bolt, to kierowcy masakra na drodze, masa wypadków drogowych, kolizji. Chciałbym wiedzieć co to znaczy masa, czyli ile dokładnie, konkretnie, bo okazuje się, że Policja takich statystyk nie prowadzi w ogóle, że w wypadku uczestniczy samochód, który możemy określić w statystyce taksówką. Nie ma jak rozumiem takich danych, że znów w przypadku aplikacyjnych taksówek jest większe niebezpieczeństwo, niż w przypadku tych starego typu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Kolejna osoba, która zgłosiła się do dyskusji to pan profesor Marek Chmaj reprezentujący Federację Przedsiębiorców Polskich. Bardzo proszę.

Przedstawiciel Federacji Przedsiębiorców Polskich Marek Chmaj:

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, w zasadzie nie mamy wątpliwości, że potrzebne są rozwiązania systemowe, nie tylko zwiększające bezpieczeństwo w przewozach pasażerskich, ale przede wszystkim umożliwiające cudzoziemcom dostęp do naszego rynku przewozów. Chciałbym przypomnieć, że regulacje, o których mówimy, zostały dodane w poprzedniej kadencji w trybie poprawki poselskiej. Zrobiono to po to, żeby nie było

projektu rządowego, oceny skutków regulacji, konsultacji społecznej, a sama dyskusja na komisjach została ograniczona do niezbędnego, absolutnie niezbędnego, minimum. Tak tworzono prawo w poprzedniej kadencji. Teraz musimy pomyśleć o rozwiązaniach systemowych, które zadowolą wszystkich. Termin wejścia w życie nowelizacji w zakresie konieczności uzyskania polskich praw jazdy zbliża się nieubłaganie. Po 17 czerwca prawdopodobnie będzie mała, ale piękna katastrofa. Skoro chcemy systemowo podejść do tego problemu, chcemy także zaangażować Ministerstwo Cyfryzacji, uruchomić np. aplikację eObywatel i chcemy przede wszystkim umożliwić obywatelom Ukrainy dostęp do naszego rynku przewozów, to musimy przesunąć termin wejścia w życie, najlepiej o rok, tak jak to wskazywała pani dyrektor z Ministerstwa Infrastruktury. Ostatnia kwestia – wymóg, o którym mówimy warto chyba dostosować, warto chyba przedyskutować, aby ten wymóg dotyczył wszystkich zawodowych kierowców, także tych, którzy zajmują się dostawami czy przewozami kurierskimi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. Kolejna osoba, która zgłosiła się do dyskusji to pan Jakub Pietrzak – ekspert do spraw społeczno-gospodarczych Pracodawców RP. Bardzo proszę.

Ekspert do spraw społeczno-gospodarczych Pracodawców RP Jakub Pietrzak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Dziękuję także państwu za przedstawienie informacji. W imieniu pracodawców RP chciałbym również zwrócić uwagę na problemy związane z wymogiem posiadania polskiego prawa jazdy przez cudzoziemców. Chodzi mi tu o kierowców taksówek. Te nowe przepisy będą utrudniały prowadzenie działalności gospodarczej przez przedsiębiorców świadczących usługi przewozowe. Od 17 czerwca 2024 r. kierowca taksówki będzie zobowiązany do posiadania wydanego w kraju polskiego prawa jazdy. Oczywiście obowiązek weryfikacji takiego uprawnienia będzie należał również do platform pośredniczących przy przewozie osób. Zgodnie z ustawą wymiana zagranicznego prawa jazdy na polskie prawo jazdy możliwa będzie dopiero po wykazaniu przez cudzoziemca 185 dni pobytu w Polsce. Cały proces wymiany prawa jazdy powinien trwać około 30 dni, przy czym on jest uzależniony od szybkości uzyskania np. z kraju pochodzenia kierowcy potwierdzenia posiadanych przez niego uprawnień. Tutaj też należy przypomnieć, że ten termin 30 dni jest terminem wyłącznie instrukcyjnym, a w praktyce jest tak, że procedura może się przedłużyć do 2, a czasami nawet to kilku miesięcy. Ponadto, w związku ze zmianami legislacyjnymi, jak już wcześniej wspomniała pani dyrektor, obecnie starostwa powiatowe mierzą się ze zwiększonym napływem wniosków o wydanie krajowego prawa jazdy, przez co prawdopodobnie procedura wydania krajowego prawa jazdy znacząco się wydłuży. Zdaniem Pracodawców RP wejście w życie przedmiotowego obowiązku od dnia 17 czerwca 2024 r. będzie skutkowało dość znaczącym spadkiem dostępności usług przewozu. Przypominam, że obecnie według szacunków w Polsce brakuje około 150 tys. kierowców. Również chciałbym zwrócić uwagę na tryb wprowadzenia tych zmian. Zostały one dodane na dość późnym etapie procesu legislacyjnego, w trybie poprawki poselskiej, co w zasadzie odbyło się bez konsultacji ze stroną społeczną i wiązało się z brakiem oceny skutków regulacji, nie tylko w stosunku do przedsiębiorców, ale również w stosunku do aparatu administracji, który obecnie się mierzy z bardzo zwiększonym napływem wniosków. Chciałbym także podkreślić, że w wyniku tej regulacji mogą być poszkodowane podmioty, głównie z branży małych i średnich przedsiębiorców, które od 2019 r. w zasadzie przeszły już wszystkie procesy dostosowawcze, m.in. wyrobiły licencję taksówkarską, oznakowały prawidłowo samochody, podłączyły się do kas. Tak naprawdę od tego 17 czerwca 2024 r. ci przedsiębiorcy staną przed ryzykiem kontynuacji biznesu. Również budżet państwa może być poszkodowany w wyniku wejścia w życie tych regulacji. Wprowadzenie zmian doprowadzi do zmniejszenia się rynku taksówkarskiego i także według naszych obliczeń wpływy z VAT w kolejnych latach mogą się zmniejszyć o około 500 mln zł.

Wcześniej, jako pracodawcy RP zasygnalizowaliśmy ten problem w piśmie do ministra infrastruktury. Wskazaliśmy tam możliwe rozwiązania tego problemu, m.in. wprowadzenie tymczasowego elektronicznego prawa jazdy dla cudzoziemców, kierowców taksówek. Oni mogliby uzyskać taki dokument w okresie braku możliwo-

ści uzyskania polskiego prawa jazdy. Jednocześnie przedstawione przez nas propozycje zapewniały bezpieczeństwo przewozów, a jednocześnie umożliwiały prowadzenie działalności gospodarczej w sposób ciągły.

Podsumowując, panie przewodniczący, apelujemy o wydłużenie vacatio legis ustawy z 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw w zakresie wejścia w życie obowiązku posiadania przez kierowców-cudzoziemców wydanego w kraju prawa jazdy i weryfikacji tego uprawnienia o odpowiedni okres. Tu padł termin roczny. Jednocześnie wnosimy o umożliwienie wystąpienia z wnioskiem o wydanie krajowego prawa jazdy zanim kierowca-cudzoziemiec spełni kryterium 185 dni. W tym punkcie chodzi o wyeliminowanie wszystkich sytuacji, kiedy wniosek należy złożyć jak kierowca już odbył wymóg rezydencji. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Kolejna osoba, która zgłosiła się do dyskusji to pan Jakub Bińkowski reprezentujący Związek Przedsiębiorców i Pracodawców. Bardzo proszę o zabranie głosu.

Członek zarządu i dyrektor Departamentu Prawa i Legislacji Związku Przedsiębiorców i Pracodawców Jakub Bińkowski:

Tak jest. Dzień dobry, szanowni państwo, bardzo dziękuję. Postaram się nie powtarzać zanadto. Uważam, że całą tę sytuację można zrekapitulować w następujący sposób – jakiś czas temu został zdiagnozowany problem dotyczący bezpieczeństwa w transporcie drogowym osób. Regulator na ten problem zareagował, proponując szereg rozwiązań, które zostały przekonsultowane, były przedmiotem regularnego procesu legislacyjnego. W trakcie tego procesu legislacyjnego, a konkretnie jednego z nich, wrzutką poselską dodano element, który przedyskutowany, przekonsultowany nie został. Nie został oceniony pod kątem jego skutków, nie został przeanalizowany, w zasadzie został do ustawy doklejony. Teraz, jeśli przewiniemy sobie taśmę do dnia dzisiejszego, to mamy taki oto obraz: te regulacje, które zostały wprowadzone, przy współpracy branży, sektora, przy zaangażowaniu sektora w zaimplementowaniu odpowiednich rozwiązań zadziałały i widać to w statystykach dotyczących poprawy bezpieczeństwa. One zostały wcześniej omówione. Zostaliśmy z tą nieszczęsną wrzutką. Problem polega na tym, że ten termin 185 dni nie jest wymysłem polskim, tylko wynika z dyrektywy, więc trochę jesteśmy w klinczu. Wobec tego tak naprawdę jedynym racjonalnym rozwiązaniem, które z mojego punktu widzenia jest teraz na stole, jest rozwiązanie polegające na tym, żebyśmy termin wejścia w życie tej wrzutki przesunęli o rok i w międzyczasie zastanowili się jak można racjonalnie do problemu podejść, bo jak rozumiem w dalszym ciągu jakieś elementy pozostają do rozstrzygnięcia. Przykładowo chcielibyśmy, żeby kierowcy byli objęci systemem punktów karnych. Wiemy, że są alternatywne rozwiązania, które są obecnie na stole i należałoby się nad nimi, jak myślę, pochylić.

Co się stanie, jeśli się nie pochylimy? Tu dwa wątki. Jeden jest dosyć oczywisty, drugi być może mniej. Ten oczywisty jest taki, że choćby z punktu widzenia konsumenta – już nie będę nawiązywał do tych danych dotyczących spadku wpływów do budżetu itd. i stabilności regulacyjnej, bo to są rzeczy, które padały już – widzimy jak w okresie pocovidowym, zwłaszcza w dużych miastach wzrósł czas oczekiwania np. na przewóz w mieście. Jeśli wyobrazimy sobie sytuację, w której dodatkowo z rynku wyparuje nam nagle istotna liczba kierowców, to okaże się, że może nam grozić, przynajmniej w większych aglomeracjach, dosyć poważny paraliż komunikacyjny. Z punktu widzenia wielu osób korzystanie z tego rodzaju rozwiązań jest po prostu elementem codziennego poruszania się po mieście. Z ich punktu widzenia wygodniejszym, niż korzystanie z komunikacji miejskiej czy z własnego pojazdu. To jest skutek pierwszy i widoczny dla konsumentów i pewnie widoczny też ostatecznie dla dużych miast. Skutek drugi, który jest pewnie mniej zauważalny z punktu widzenia zewnętrznego obserwatora jest następujący – jak rozmawiamy o tych rozwiązaniach to z reguły myślę, że każdy ma z tyłu głowy te najbardziej znane, duże platformy „X”, „Y” i „Z”. Z tym, że platformy „X”, „Y” i „Z” nie operują w ten sposób, że wchodzą sobie na polski rynek i kupują albo leasingują bezpośrednio 2 tys. aut i dodatkowo nawiązują współpracę z kilkoma tysiącami kierow-

ców. Nie. One korzystają z pomocy wyspecjalizowanych firm, tzw. partnerów flotowych, którzy w zasadzie w pewnym sensie są podwykonawcami na lokalnym rynku. To są polskie podmioty z sektora MŚP. Wydaje mi się, że tak naprawdę na koniec dnia, jeśli nie dojdzie do jakiejś refleksji, nie zastanowimy się nad jakimś rozwiązaniem alternatywnym, to to są te firmy, które najbardziej ucierpią. To one będą miały problem z tym, żeby znaleźć kierowców, to one będą miały problem z tym, że mają np. wyleasingowane auta, a nie ma kto nimi jeździć i to one będą narażone na to, że te biznesy będą zamykać, bo to są firmy mieszczące się w tym katalogu MŚP, które są najbardziej wrażliwe na tego rodzaju szoki zewnętrzne.

Konkludując, nie przedłużając za bardzo wypowiedzi, przychylam się do apeli poprzedników i apeluję o wzięcie tej argumentacji pod rozwagę. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Kolejna osoba, która zgłosiła się do zabrania głosu to pan Paweł Saturski – przewodniczący związku zawodowego Solidarność Taksówkarzy Zawodowych m.st. Warszawy region Mazowsze. Bardzo proszę o zabranie głosu.

Przewodniczący NSZZ Solidarność Region Mazowsze Taksówkarzy Zawodowych m.st. Warszawa Paweł Saturski:

Dziękuję, panie przewodniczący, dziękuję państwu za możliwość zabrania głosu. Oczywiście cały czas apelujemy i prowadzimy prace w zakresie bezpiecznej taksówki, bezpiecznego przewozu w odpłatnym przewozie osób. Niewątpliwie należy te regulacje wprowadzać. Słuchając państwa, chciałbym zadać państwu jedno podstawowe pytanie – ile kosztuje bezpieczeństwo? Myślę, że nikt o tym tu nie wspomniał. Wszyscy mówią o utracie środków do budżetu państwa, że jakiś przedsiębiorca „X”, „Y”, „Z” będzie miał problemy w zatrudnieniu kierowców, natomiast nie zwracamy uwagi na to, że istnieją jeszcze firmy „A”, „B” i „C”, te firmy stare, polskie, które obecnie na rynku są skutecznie wypychane przez firmy „X”, „Y”, „Z”. Dlaczego nie działamy na zasadzie patriotyzmu gospodarczego, który jest skutecznie omijany, rozważając wszystkie aspekty związane z odpłatnym przewozem osób? Uważam, że nad problemem patriotyzmu gospodarczego też należałoby się pochylić.

Chciałbym zwrócić uwagę jeszcze, że ostatnio, w tym roku mieliśmy możliwość zapoznania się z raportem dotyczącym bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Uczestniczyłem w tym posiedzeniu. Wszyscy zachwycaliśmy się statystykami, które wskazują na to, że bezpieczeństwo ruchu drogowego jest większe, lepsze, że jest poprawa. W tym raporcie jest jedna statystyka, która mówi jasno – zwiększyła się o ponad 47% – wypadkowość z udziałem obcokrajowców, samochodami osobowymi, w tym również taksówkami. Rozważamy dziś kwestie bezpieczeństwa, mówimy że jest mniej gwałtów. O ile mniej? Z 6 na 1 miesięcznie? Czy to państwa satysfakcjonuje? Czy jeżeli zwrócimy uwagę na bezpieczeństwo w samym ruchu drogowym i zwiększenie tej statystyki z udziałem obcokrajowców, to mówimy tutaj o bezpieczeństwie w ruchu drogowym, a wymiana prawa jazdy idzie skutecznie właśnie w tym kierunku. Czy statystyki mówiące o tym, że przy 5 tys. kontroli jest zatrzymanych 276 fałszywych praw jazdy też państwa satysfakcjonuje? Bo mnie nie. To jest o 276 za dużo. Natomiast wprowadzenie obowiązku wymiany prawa jazdy będzie świadczyło również o tym, że będziemy mieć pewność, że kierowca poruszający się w odpłatnym przewozie osób i wożący nasze dzieci, rodziny, nas samych, będzie umiał poruszać się po drodze, bo to prawo jazdy nie będzie kupione na bazarze, tylko faktycznie będzie to dokument świadczący o tym, że taki kierowca przeszedł stosowny egzamin uprawniający go do poruszania się w ruchu drogowym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Czy jeszcze ktoś z państwa chce zabrać głos, ponieważ pan przewodniczący był ostatnią osobą, która zapisała się do dyskusji? Pan przewodniczący Adamczyk też chce? Zapisać pana do dyskusji, tak? Dobrze. Zapisuję. Bardzo proszę.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Bardzo dziękuję. Dzień dobry. Chciałam zapytać przede wszystkim o kwestie związane z czasem pracy kierowców, którzy pracują w przewozach.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Oczywiście, pani przewodnicząca Paulina Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Tak. Dzień dobry. Paulina Matysiak. Chciałabym się dopytać ministerstwa o to, jak wygląda nadzór nad czasem pracy kierowców, którzy pracują w takich przewozach osobowych i taksówkowych. Ostatnio rozmawiałam z jednym takim kierowcą, który podniósł kwestię tego, że tak naprawdę zdecydowana część kierowców jest zatrudniana na $^1/_8$ etatu, pracuje bardzo często po kilkanaście godzin dziennie, nie ma żadnego nadzoru, jeżeli chodzi o kwestie korzystania z różnego rodzaju aplikacji, ile czasu ci kierowcy jeżdżą, przełączają się między aplikacjami i czy jest jakaś propozycja ze strony resortu, żeby tym tematem się zainteresować i zadbać o to, żeby ci kierowcy, którzy przewożą – padało tu wiele słów na temat bezpieczeństwa osób, którzy korzystają z takich przewozów – żeby ci pasażerowie też czuli się bezpieczni, że przewozi ich osoba, która nie jedzie 14.-15. godzinę w dobie, bo ciężko pracuje. Oczywiście ważna jest też kwestia związana ze sprawami fiskalnymi, odprowadzaniem składek. Jak to wygląda ze strony resortu i czy trwają jakieś prace, żeby ten system po prostu uszczelnić i zadbać o bezpieczeństwo pasażerów? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan przewodniczący Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panowie ministrowie, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, trwa debata dotycząca bezpieczeństwa w przewozach osób, dotycząca zasad funkcjonowania przedsiębiorstw korzystających z aplikacji. Ta debata trwa nie od wczoraj i nie od roku. Pojawiają się często różne argumenty. Bardzo często te argumenty się powielają, bez względu na materię zmian, czy propozycji zmian, która dotyczy przewozów osób, taksówkowych przede wszystkim. Mam w pamięci dyskusję dotyczącą wprowadzenia obostrzeń dla firm działających z aplikacją, gdy funkcjonowały one poza polskim obszarem fiskalnym. Korzystały przecież z banków poza granicami naszego kraju. W dużej części zasady wykonywania usług były nieregulowane. Przypomnę, że w tzw. międzyczasie, czyli w poprzednich latach, wprowadziliśmy licencję niezbędną dla organizatorów tych przewozów.

Każdorazowo pojawiały się argumenty, że oto wprowadzenie zmian spowoduje armagedon, trzęsienie ziemi, a klienci, osoby, które chcą skorzystać z przewozów będą musiały poruszać się na piechotę, albo korzystać co najwyżej z transportu zbiorowego, jeżeli on gdzieś w tym obszarze się znajduje, funkcjonuje. Nic się takiego po wprowadzeniu zmian nie stało, a Polska udowodniła, że jest krajem liberalnym, jeżeli chodzi o możliwości i zasady funkcjonowania firm przewozowych korzystających z aplikacji. Przypomnę, że zupełnie inne podejście jest np. we Włoszech, w Holandii, we Francji, w Niemczech – poza Berlinem, Monachium, czy Düsseldorfem – gdzie przepisy tam mówią jasno i wyraźnie, albo w części albo całkowicie wykonywanie tych usług jest zakazane. Państwo doskonale o tym wiecie. Trudno mówić o tym, że Polska jest państwem, w którym wprowadzono przepisy nieżyciowe, nieprzystające do czasów, w których żyjemy, do form korzystania z nowoczesnych technologii. Absolutnie tak nie jest. Po wprowadzeniu licencji, unormowaniu przepływów finansowych nie doszło do załamania rynku, ale w tzw. międzyczasie, kiedy wprowadziliśmy te regulacje, wspólnie, razem zresztą – odwołuję się tu do obecności posłów z różnych klubów parlamentarnych dzisiaj i wówczas w parlamencie – od czasu, kiedy wprowadziliśmy te zmiany niestety uległo pogorszeniu bezpieczeństwo nie tylko na drogach.

Wynika to z faktu, że kierowcy z zagranicy, spoza granic naszego kraju, może w ten sposób, wykonujący te usługi w tych firmach często stwarzają zagrożenie na drogach poprzez nie tylko brak doświadczenia, ale często korzystając z fałszywych praw jazdy, fałszywych dokumentów umożliwiających prowadzenie tych samochodów. Jak powiedzieli moi poprzednicy, dokładnie odniósł się do tego pan prezes Adrian Furgalski, czy pan przewodniczący Związku Zawodowego Solidarności Taksówkarzy, to przestępstwa wobec osób, dla których świadczone są usługi. Oto polski Sejm, ustawodawca,

przyjął rozwiązania, które mają na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa tych przewozów. Praktycznie rok – od czerwca będzie rok od czasu przyjęcia ustawy. Każdy z przedsiębiorców organizujących te przejazdy i każdy z pracowników funkcjonujących w tych przedsiębiorstwach miał czas i ma czas, aby uzyskać polskie prawo jazdy. Ustawodawca dał bardzo dużo czasu. Przypomnę, że byliśmy też w ogniu krytyki, że to jest zbyt dużo czasu, który dajemy na wymianę praw jazdy na polskie, albo inaczej, na pozyskanie polskiego prawa jazdy – może to jest zdecydowanie trafniejsze określenie. Ten proces trwa.

Wrócę do słów, które powiedział pan przewodniczący Solidarności. Jak państwo, jeżeli przychylicie się do tego, żeby wydłużyć vacatio legis tej ustawy, odpowiecie na pytanie, co wami powodowało, kiedy dojdzie do kolejnych aktów przemocy, napaści seksualnych na pasażerów, czy do drastycznych wypadków drogowych, kiedy okaże się, że kierujący pojazdem, wykonujący te usługi kierowca miał jakieś dokumenty sfabrykowane, sfałszowane? Myślę, że warto utrzymać ten poziom liberalizmu. Zapewne związki zawodowe i sami taksówkarze będą protestowali wobec tej propozycji, ale jednak będę się upierał wobec tej propozycji, że warto utrzymać ten poziom, który dopuszcza możliwość korzystania z aplikacji w przewozach taksówkowych. Z drugiej strony, bądźmy konsekwentni i róbmy wszystko, aby poziom bezpieczeństwa wykonywanych usług był wysoki, abyśmy nie ryzykowali tymi propozycjami, że oto dajmy jeszcze rok. Co się zmieni za rok? Dlaczego nie można tej operacji przeprowadzić teraz, dlaczego nie można teraz przeprowadzić operacji związanej z pozyskaniem polskiego prawa jazdy? Można to zrobić i trzeba to zrobić. Mam wielką prośbę do przedstawicieli organizacji zrzeszających przedsiębiorców.

Szanowni państwo, spotykamy się tutaj, na salach posiedzeń Komisji Infrastruktury nie od wczoraj. Pamiętam ustawę liberalizującą przewozy taksówkowe, wprowadzoną przez rząd pana premiera Donalda Tuska i pamiętam gorącą debatę na sali posiedzeń. Używaliście państwo dokładnie tych samych argumentów, że prowadzenie ustawy spowoduje zapaść na rynku przewozów, że nie będzie można korzystać z usług taksówkowych przez pół roku, albo rok. Nic takiego się nie stało. Państwo te argumenty, które podnosiliście podczas tamtej dyskusji podnosicie również i teraz. Proszę nie odbierać tego jako takiej bezpodstawnej krytyki. Szanowni państwo, szanujmy się nawzajem. Bardzo proszę, ważcie argumenty, używajcie takich, które przekonują, a nie takich, które warto podnieść na posiedzeniu Komisji, żeby uzasadnić wniosek o to, aby dalej utrzymać taki stan rzeczy, jaki mamy. Przecież vacatio legis to jest utrzymanie takiego stanu rzeczy, który miał miejsce przed nowelizacją ustawy w ubiegłym roku. Przecież to jest tego taki skutek. To również apel do zrzeszeń, organizacji pracodawców. W związku z tym, że padły tu propozycje, aby wydłużyć vacatio legis tej ustawy, wydaje się, że to jest absolutnie niewskazane, dlatego rekomenduję wszystkim państwu, aby ten proces pozyskania prawa jazdy przez kierowców niebędących obywatelami polskimi, pracujących w firmach przewozowych trwał zgodnie z zasadami określonymi w ustawie przyjętej w poprzedniej kadencji Sejmu w 2023 r. Dziękuje.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, są jeszcze zapisane osoby do dyskusji, ale o głos poprosił pan minister, ponieważ obowiązki parlamentarne wymagają od niego udania się w inne miejsce. W związku z tym witam serdecznie pana ministra Pawła Gancarza, który dotarł do nas po wypełnieniu innych obowiązków. Bardzo proszę o ten wstęp, o który pan minister prosił i później wrócimy jeszcze na chwilę do dyskusji, bo w międzyczasie tak zwanym, zgłosiły się kolejne osoby do zabrania głosu.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Panie przewodniczący, Wysokie Prezydium, szanowni panie i panowie posłowie, zaproszeni goście, przepraszam za nieobecność na pierwszej części i przepraszam też, że będę musiał za chwilę państwa opuścić, ale tak jak pan przewodniczący zauważył, inne obowiązki funkcyjne mnie do tego zobowiązują. Oczywiście pani dyrektor Rychter przedstawiła państwu kwestie związane z tematem dzisiejszej Komisji i za chwilę odpowie również na pytania, które padły w trakcie dyskusji. Jest to osoba, która ma

najwyższą wiedzę i kwalifikacje, jeżeli chodzi o tę materię. Trochę tytułem podsumowania, bo niejako jestem osobą z zewnątrz, która nie uczestniczyła w tym procesie legislacyjnym, jeżeli chodzi o kwestie związane z regulacją rynku przewozów osób, z mojej obserwacji stan rzeczy wygląda tak – jeżeli jest inaczej, to proszę mnie poprawić – że w 2019 r. rozluźniono przepisy, jeżeli chodzi dostęp do rynku przewozów osób. Tak było? Dobrze mówię? W ubiegłym roku, pod wpływem obserwacji tego, co na tym rynku się wydarzyło, skądinąd prawdopodobnie słusznie, ale możliwe że metody i kwestie związane z technicznym przeprocedowaniem, na powrót uszczelnieniem tego rynku, zostały dobrane w taki a nie inny sposób i dzisiaj można dyskutować o tym, czy ten okres jest za długi, za krótki. Na pewno, to co państwo podnieśli, kwestie bezpieczeństwa są ważne. Dane mówią jasno i czytelnie. Może te dane nie są precyzyjne, bo nikt bezpośrednio nie inwentaryzuje wypadków spowodowanych przez kierowców taksówek, obcokrajowców z krajów spoza Unii Europejskiej. Skala tych różnych sytuacji, wypadków, zdarzeń, nadużyć, które się pojawiają jest widoczna, stąd regulacja tego rynku do takiego rynku prawidłowo uregulowanego na pewno jest konieczna. Trzeba też zważyć dwie kwestie, które są istotne w mojej ocenie, po kilku tygodniach funkcjonowania w ministerstwie. To jest kwestia sektora prywatnego, dużych koncernów, które na ten rynek weszły, jak i również sektora rodzimego polskich przewoźników, polskich taksówkarzy, którzy przez dziesiątki lat ten sektor mieli regulowany w sposób taki hermetyczny. Kierowca z ulicy nie mógł prowadzić działalności przewozu osób, tylko ta działalność była ściśle uregulowana i ściśle prowadzona. Obecnie jesteśmy w miejscu, w którym trochę odkręcamy i ratujemy sytuację, czy w poprzedniej nawet kadencji, w jej końcówce, ta sytuacja była ratowana po takim nadmiernym, może nie do końca przemyślanym, nie do końca zważonym rozregulowaniem tego rynku i otwarciem go. Przypomnę, że to był 2019 r., jeśli się nie mylę. Na pewno, może to nie na pewno, raczej nie był to pan premier Donald Tusk.

To, co myślę jest takim podstawowym przedmiotem tej dyskusji – na te szczegółowe pytania pani dyrektor za chwilę odpowie – to są techniczne i prawne możliwości co do ewentualnego usprawnienia procesu technicznego wymiany prawa jazdy. To, że ono powinno być wymienione, to chyba nie ma tu dyskusji, bo tych przypadków, gdzie kierowcy posługują się dokumentem o właściwej wiarygodności jest naprawdę bardzo dużo. Ta wymiana to nie jest tylko techniczna wymiana, ale między innymi też weryfikacja tego dokumentu, jako poświadczającego faktyczne kwalifikacje do prowadzenia pojazdu. Myślę, że to jest główny przedmiot dzisiejszej dyskusji. Oczywiście tych wątków pobocznych w tej materii jest bardzo dużo. Pojawia się pytanie jak ten rynek powinien być regulowany, aby faktycznie nie zabić tej rodzimej branży, która tym rynkiem się zajmowała przez ostatnie dziesiątki lat, ale też aby ten rynek był dostępny dla podmiotów z zewnątrz, bo duża część obywateli też z tych usług korzysta. Ważne, żeby obywatele mieli wybór, ale też aby ten wybór był uregulowany na tyle, żeby przejazd tym czy innym środkiem transportu był po prostu bezpieczny. Za to odpowiada na pewno państwo i w dużej mierze Ministerstwo Infrastruktury.

To tak tytułem wstępu i trochę podsumowania materii. Na wszystkie szczegółowe pytania dotyczące tych przepisów odpowie oczywiście pani dyrektor. Przepraszam za swoją dzisiejszą niedyspozycyjność w trakcie tej Komisji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Teraz będzie pan przewodniczący Adamczyk ad vocem.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, chciałem pewną rzecz wyjaśnić, bo może źle zostałem zrozumiany. Przywołałem już historyczną debatę z 2009-2010 r., kiedy procedowaliśmy zmianę ustawy o wykonywaniu usług taksówkowych. Wówczas to proponowano, przez większość rządzącą, pamiętam ten projekt prowadził pan poseł Lasota. Wypowiadałem się w kontekście tamtej debaty. Nie oceniam tamtej zmiany. Ona została wprowadzona. Rynek nam się nie zrujnował, nie został zrujnowany. Przywołałem tamtą debatę, aby przypomnieć wszystkim tym, którzy dzisiaj używają takich argumentów, że każda zmiana wprowadzona dzisiaj przez ustawodawcę spowoduje załamanie rynku,

armagedon na tym rynku i nie będzie możliwości wykonywania tych usług. Dlatego odwołałem się do tamtego czasu, aby sprawa była jasna. Nie na zasadzie, że oto dalej się boksujemy, że z tej strony ten, albo tamten premier. Absolutnie nie o to chodzi.

Jeszcze korzystając z okazji, chciałem przypomnieć tę dyskusję z 2019 r. Przypomnę państwu, że były takie głosy i wcale nie pojedyncze, były olbrzymie naciski, były przecież protesty uliczne, abyśmy wprowadzili w Polsce zasadę chociażby londyńską – zakazującą używania aplikacji pozwalającej… Tak, tak. Były takie naciski, były takie głosy. Przepraszam, cofam słowo „naciski”. Była wówczas wywierana na nas presja, aby wprowadzić całkowity zakaz, jak na Węgrzech, jak w Londynie, jak w Niemczech, poza tymi miastami, które wymieniłem: Berlinem, Monachium, czy Düsseldorfem. Przyjęliśmy wówczas rozwiązania liberalne, bardziej liberalne, aniżeli w wielu krajach europejskich. Uważam, że to była dobra decyzja. Za tymi działaniami muszą iść działania uszczelniające poziom bezpieczeństwa w wykonywaniu tych usług. Myślę, że to jest działanie ponadpartyjne, ponadklubowe, ponad wszelkimi podziałami występującymi dzisiaj w przestrzeni debaty publicznej, politycznej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Mamy zapisane osoby do dyskusji. Bardzo proszę panią poseł Jolantę Niezgodzką o zabranie głosu. Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Jolanta Niezgodzka (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Rozumiem te wszystkie argumenty, które tu padały, kwestie gospodarcze, zatory w starostwach, to wszystko do mnie przemawia, tylko chciałabym, żebyśmy też mieli na względzie to, jaki cel przyświecał tym zmianom i jeżeli będziemy rozważać kwestię wydłużenia vacatio legis czy wprowadzenia jakiś rozwiązań tymczasowych, to mam ogromną prośbę, aby z tyłu głowy mieć właśnie to, że celem była jednak poprawa bezpieczeństwa pasażerek, pasażerów i innych uczestników ruchu drogowego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Do dyskusji zgłosił się pan prezes Furgalski. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu ZDG TOR Adrian Furgalski:

Tak, dziękuję. Polemicznie do pana ministra Adamczyka, bo chyba wszyscy wiemy, że ze względu na demografię, na depopulację w naszym kraju gospodarka generalnie ma problem z brakiem rąk do pracy w takich podstawowych zasadach. Kiedyś, jak Polacy wyjeżdżali, to pracowali w restauracjach i też, że tak powiem, na taksówkach w innych krajach. Wspomniany deficyt 150 tys. kierowców, to oczywiście deficyt, który występuje na całym rynku, bo brakuje kierowców do prowadzenia samochodów TIR, brakuje kierowców komunikacji miejskiej. Szczecin zrobił wielkie cięcia w rozkładzie jazdy. Brakuje maszynistów. Pan minister to przecież wie. Brakuje m.in. kierowców taksówek. Ten rynek bardzo szybko rośnie. Tak jak powiedziałem, w ubiegłym roku to było 115 mln przejazdów, w 2018 r. 34 mln. Teraz, czy to vacatio legis coś zmienia? Nie. Rozumiem, że potrzebne jest po to, żeby wypracować inne rozwiązanie, które z jednej strony nie będzie absolutnie mówiło – dobra, jest już dobrze, jest jakaś poprawa, machamy na to ręką. Absolutnie nie. Chodzi o doregulowanie, żeby to bezpieczeństwo cały czas było z tyłu głowy. To jest potrzebne, ale są możliwości takich rozwiązań, żeby przy okazji tego rynku nie niszczyć. Jeśli będziemy sobie tak mówili, że państwo macie pół roku więcej, żeby pójść do urzędu gminy, to się nic nie zmienia, bo ten deficyt cały czas będzie występował. Kolejne osoby, w związku z tym, że popyt na jazdę taksówkami rośnie, będą chciały wchodzić do zawodu no i w urzędzie gminy odejdą z kwitkiem, bo będzie: „proszę poczekać 185 dni, żeby to prawo jazdy wymienić”. Podawałem dane z KGP, że liczba przestępstw – oczywiście nie odtrąbiamy sukcesu, bo to trzeba dalej redukować – na tle seksualności i obyczajności spadła. Jeżeli mówimy o wypadkach, to w moim przekonaniu – konsultowałem to z policjantami – tymczasowe prawo jazdy i wejście do systemu CEPiK sprawia, że ten kierowca spoza Polski jest dla policji od razu widoczny, otwieramy jego kartotekę. Raz uczestniczyłem w kolizji, jako pasażer

i siedziałem w taksówce tradycyjnej i to też nie upoważnia mnie do tego, żeby powiedzieć, że te taksówki są niebezpieczne. Trzeba patrzeć na cały rynek, a nie, że mój przypadek ma być tym, który traktujemy ogólnie. Jeśli tak, to już pan minister powiedział, ja lubię dyskutować o faktach – proszę o dane z KGP…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo proszę o… Naprawdę, no...

Prezes Zarządu ZDG TOR Adrian Furgalski:

…jeżeli idzie o taksówki w rozdzieleniu na aplikacyjne i nieaplikacyjne, ile było takich wypadków czy kolizji. Nie ma takich danych, więc nie powinniśmy takich rzeczy, nie opierając się na danych, na faktach, mówić. W moim przekonaniu, jeżeli wprowadzimy np. takie rozwiązanie, jak tymczasowe prawo jazdy dla wszystkich tych, którzy jeszcze nie są te 185 dni w Polsce, jeśli mają się udać do gminy, wyłączmy tu możliwość działania w sposób cyfrowy, to już na pierwszym etapie pojawia się osoba i pokazuje swoje prawo jazdy. Są sposoby, żeby sprawdzić to prawo jazdy, oczywiście nie jest to skuteczne w 100%, także przez policję, bo policja sama mówi, że ma skanery, wzory tych praw jazdy i to nie jest do końca skuteczne. Wtedy, gdy taki delikwent przychodzi i mówi, że chce być taksówkarzem, uzyskuje na początku numer PESEL, potem na podstawie tego uzyskuje tymczasowe prawo jazdy, wchodzi do systemu CEPiK, to już wydaje się, że jest to jakiś kolejny element weryfikacji tych kierowców, którzy w tym procesie, jeżeli idzie o zawód taksówkarza w kilku miejscach się pojawia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Więcej osób zapisanych do dyskusji nie ma, w związku z tym poproszę… A, przepraszam bardzo, tak, rzeczywiście, pan przewodniczący związku zawodowego Solidarność Taksówkarzy Zawodowych pan Paweł Saturski prosił o możliwość, jak rozumiem, pewnego sprostowania.

Przewodniczący NSZZ Solidarność Region Mazowsze Taksówkarzy Zawodowych m.st. Warszawa Paweł Saturski:

Dziękuję bardzo. Zajmę państwu dosłownie minutkę. Odniosę się do wypowiedzi pana Furgalskiego, który generalnie chyba prowokuje stronę społeczną zawodowych taksówkarzy do awantury, ale ja sprowokować się nie dam. Nadal będę naciskał na bezpieczeństwo i chciałbym zwrócić uwagę, że sektor odpłatnego przewozu osób to nie jest jedyna dziedzina gospodarki, gdzie obcokrajowiec może podjąć pracę na te pół roku przed rozpoczęciem pracy w przewozie osób. To jest pierwsza kwestia. Druga kwestia, która jeszcze była tu poruszana, że raptem taksówki mogą zdrożeć – no tak, aplikacyjne taksówki mogą zdrożeć, bo one przepisy prawa miejscowego mają szeroko w poszanowaniu i do nich się nie stosują, stosują swoje mnożniki, które wykraczają głęboko i daleko poza ustaloną stawkę przez samorząd warszawski. Chociażby mówimy tu o Warszawie. Stosując swoje mnożniki jeżdżą powyżej stawki maksymalnej 3 zł z kilometra. Zarówno samorządy, jak i inne władze państwowe, centralne, pomimo zgłaszanych kwestii tego rodzaju jakoś do chwili obecnej nie zajmują się tym problemem. Uważam, że ten problem też powinien zostać rozwiązany, naprawiony, zauważalny i uregulowany. Kończąc swoją wypowiedź, chciałbym państwu powiedzieć tylko, że tradycyjne taksówki, my, taksówkarze, jeżdżący, mający kartę, wizytówki Warszawy, to my jesteśmy bardzo często pierwszymi osobami, z którymi wsiadając do taksówki styka się polityk przyjeżdżający do Warszawy na obrady Sejmu. Bez względu na to, czy on jest z opcji PiS, Platformy Obywatelskiej, PSL, Trzeciej Drogi, my byśmy chcieli, żeby on dojechał bezpiecznie na obrady Sejmu i podejmował słuszne decyzje w sprawach nie tylko polskich taksówek, nie tylko polskich przedsiębiorców, ale wszystkich mieszkańców Polski. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Zgłosił się jeszcze pan w białej koszuli na samym końcu. Nie był dopisany do listy, ale bardzo proszę, tu na Komisji nie będzie cenzury. Każdy, kto chce zabrać głos będzie mógł to zrobić. Bardzo proszę, tylko proszę na początku się przedstawić.

Przewodniczący Związku Zawodowego Taksówkarzy „Warszawski Taksówkarz” Dariusz Chojnowski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Dariusz Chojnowski – przewodniczący Związku Zawodowego Taksówkarzy „Warszawski Taksówkarz”. Kolega Paweł Saturski już praktycznie rzecz biorąc powiedział to, co chciałem powiedzieć, bo większość tych dużych graczy, przysłowiowo nazywanych „X”, Y”, „Z”, mówi, że nastąpi dramatyczna podwyżka w usługach taksówkowych. Tak jak Paweł powiedział, jeżeli będą stosować się do prawa miejscowego, czyli do stawek maksymalnych, na pewno ta podwyżka nie będzie drastyczna. W Warszawie ta podwyżka nie nastąpiła od 24 lat, dlatego chyba nie musimy się o to obawiać, o co my walczymy z warszawskim samorządem już od 4 lat. Najlepszy taki przykład zapewne będzie dzisiaj wieczorem w trakcie meczu na Stadionie Narodowym – zobaczymy jakie dzisiaj wieczorem będą mnożniki. Na pewno to sprawdzimy. Zakładam, że kilometr będzie kosztował około 7-8 zł. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo. Więcej zgłoszeń nie słyszę. W związku z tym proszę panią dyrektor Renatę Rychter o udzielenie odpowiedzi w pierwszej kolejności, a później przekażę głos przedstawicielom MSWiA. Bardzo proszę, pani dyrektor.

Dyrektor departamentu MI Renata Rychter:

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, odniosę się najpierw do kwestii vacatio legis i chciałabym, żeby to bardzo mocno wybrzmiało na posiedzeniu Komisji, ponieważ moi poprzednicy, którzy reprezentują stronę społeczną czy stanowią takie wsparcie eksperckie wskazywali, że to vacatio legis powinno być przedłużone o rok. Absolutnie nie mówiłam o żadnych datach. Wskazywałam w swojej poprzedniej wypowiedzi i podkreślałam to, że minister infrastruktury nie podjął decyzji w zakresie rozpoczęcia inicjatywy legislacyjnej i wdrożenia prac w ramach zmian legislacyjnych, które by doprowadziły do wydłużenia vacatio legis. Mówiłam o tym, że znane są ministrowi infrastruktury problemy przedsiębiorców, którzy zajmują się pośrednictwem przy przewozach osób, problemy związane z możliwością uzyskania wymiany przez kierowców będących cudzoziemcami praw jazdy na krajowe prawo jazdy.

Druga sprawa, szanowni państwo, chciałabym też odnieść się do wypowiedzi moich szanownych przedmówców, że możliwe byłoby wprowadzenie mobilnego, elektronicznego, tymczasowego prawa jazdy dla kierowców, którzy jeszcze nie spełniają kryterium rezydencji na terytorium RP. Otóż oświadczam, że nie można wprowadzić takiego rozwiązania, dlatego że Rzeczpospolita jest zobowiązana do respektowania przepisów prawa Unii Europejskiej, a w zakresie uprawnień do kierowania pojazdami obowiązują nas przepisy dyrektywy. Tak jak zauważył jeden z przedstawicieli jednego ze stowarzyszeń, dyrektywa nie pozwala nam na wyłączenie tej przesłanki 185 dni pobytu, po to, żeby wcześniej wydać krajowe prawo jazdy takiemu kierowcy. Zwracam również uwagę, że oczywiście mamy w przepisach prawa krajowego rozwiązanie polegające na tymczasowym elektronicznym prawie jazdy. To wynika z art. 10a pkt. 2 ustawy o kierujących pojazdami, niemniej jednak jest to, szanowni państwo, rozwiązanie, które przysługuje kierowcy, który uzyskał pozytywny wynik egzaminu państwowego, spełnia wszystkie kryteria do udzielenia mu, do wydania mu takiego uprawnienia i po prostu w momencie, kiedy już te uprawnienia posiada, ale jeszcze nie ma wyrobionego dokumentu, on może korzystać właśnie z takiego mobilnego prawa jazdy i z takiego rozwiązania. Chciałabym też zwrócić uwagę, że w procedowanym wniosku, dotyczącym nowej dyrektywy prawojazdowej – prace nad tym wnioskiem będą kontynuowane po 16 czerwca, po wyborach do europarlamentu – tak że jest ten wymóg utrzymany. Będą oczywiście na większą skalę mobilne prawa jazdy. W zasadzie papierowe będą tylko i wyłącznie wydawane na zasadzie wyjątku. Ten stan prawny, aktualnie obowiązujący, nie ma możliwości przyjęcia rozwiązania proponowanego dla kierowców-cudzoziemców w postaci elektronicznego prawa jazdy i obejścia tego kryterium pobytu 185 dni.

Chciałabym jeszcze raz mocno podkreślić, że kwestia wymiany prawa jazdy na krajowe nie jest tylko i wyłącznie biurokratycznym procesem. Jest postępowaniem

administracyjnym w ramach którego organ uprawniony, czyli starosta, bada spełnienie wymagań wynikających z art. 11 ustawy o kierujących pojazdami, w tym właśnie ten wymóg przebywania na terytorium RP. Mamy bardzo wiele przypadków – to mamy z informacji przekazanych roboczo przez przedstawicieli Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji – zdarza się w toku prowadzenia tego postępowania, że pracownicy organu stwierdzają, że albo uprawnienie jest nieważne, albo po prostu jest sfałszowane. Dlatego też, jeśli mowa o względach bezpieczeństwa, pewności prawa, porządku obrotu prawnego, ten proces wymiany należy ocenić pozytywnie. Natomiast tak jak powiedziałam, wszystkie te pozostałe względy są analizowane i pan minister infrastruktury jeszcze w tym zakresie przedłużenia vacatio legis nie podjął decyzji, ale oczywiście, tak jak powiedziałam, te wszystkie względy podlegają rozważeniu.

Chciałabym też odnieść się do wypowiedzi przedstawicieli strony społecznej, że wprowadzenie tego obowiązku jest pewnego rodzaju naruszeniem zasady pewności prawa ponieważ niektórzy przedsiębiorcy zainwestowali, uzyskali licencję, ponieśli odpowiednie wydatki, koszty i nagle dowiadują się, że kierowcy nie spełniają wymogów i nie będą mogli wykonywać pracy. Otóż chciałabym przypomnieć, że przepis końcowy nowelizacji z maja 2023 r. art. 22 pkt 2 wprowadził dwunastomiesięczne vacatio legis, czyli przedsiębiorcy i wszystkie osoby, których dotyczy ten obowiązek posiadania krajowego prawa jazdy byli świadomi co najmniej przez rok tego, że ten przepis wejdzie w życie 17 czerwca 2024 r. i mogli się oczywiście do tego przepisu przygotować. Rozumiemy względy dotyczące braku kierowców, niemniej jednak chciałabym wskazać, że ten napływ wniosków do wydziałów komunikacji w starostwach dopiero od niedawna jest odnotowywany. W tym okresie pierwszej fazy vacatio legis nie było takiego zainteresowania. Ponadto, drodzy państwo, MI poczyniło pewne wysiłki, ażeby w bazie pytań egzaminacyjnych na prawo jazdy kategorii B znalazła się m.in. wersja językowa w języku ukraińskim, tak żeby młodym kierowcom, którzy na przykład przebywają na terytorium RP i jeszcze w związku z wybuchem wojny nie posiadali na Ukrainie prawa jazdy, ale tutaj przebywają, umożliwić przystąpienie w swoim języku ojczystym do egzaminu na tę kategorię prawa jazdy.

Pani przewodnicząca Paulina Matysiak zapytała o bardzo istotną kwestię, mianowicie kwestie dotyczące czasu pracy kierowców wykonujących przewozy osób. Ta kwestia nie jest uregulowana specjalnymi przepisami, zarówno prawa EU, jak i prawa krajowego, to znaczy nie ma obowiązku rejestrowania czasu aktywności kierowcy, tak jak jest to w przypadku przewozu licencjonowanego, profesjonalnego, ciężkiego. Generalnie jest to w przewozach towarów wykonywanych pojazdami powyżej 3,5 tony, a od niedawna powyżej 2,5 tony. Nie mamy specjalnych reżimów dotyczących przepisów socjalnych takich kierowców, a zatem wszystko powinno odbywać się zgodnie z przepisami Prawa pracy, ogólnie obowiązującymi każdego z pracowników. To domena – nie mamy chyba przedstawiciela – ministerstwa właściwego do spraw Prawa pracy. W związku z tym, jeżeli można, to po konsultacji z tym właściwym resortem pozwolę sobie odnieść się pisemnie, czy poproszę oczywiście pana ministra o podpis, o uzgodnienie z nim stanowiska. Na tę chwilę zarówno inspekcja transportu drogowego nie bada tego, bo po prostu my tego w kompetencjach właściwych dla resortu ministerstwa pracy nie mamy. Być może jest to zagadnienie, nad którym warto się pochylić i uregulować branżowo, jakieś specjalne lex specialis, przepisy w tym zakresie, natomiast dzieje się to w tej chwili w ramach reżimu ogólnego przepisów Prawa pracy i nadzoru, który sprawuje Państwowa Inspekcja Pracy. To tyle.

Jeszcze chciałam, szanowni państwo, przypomnieć, że ta krytykowana zmiana, jeśli chodzi o obowiązek krajowego prawa jazdy, znalazła się w projekcie ustawy i była przedmiotem głosowania Sejmu i drodzy państwo, 427 osób głosowało za, jeśli chodzi o to rozwiązanie. Między innymi to też pokazuje ocenę tych przepisów, przynajmniej na ówczesny skład Sejmu Rzeczypospolitej. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Porządku Publicznego MSWiA Mariusz Cichomski:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, Mariusz Cichomski dyrektor Departamentu Porządku Publicznego MSWiA. Szanowni państwo, przede wszystkim chciałem bardzo podziękować za dostrzeżenie efektów działań kontrolnych realizowanych przez policję, ale także przez inne służby, chociażby wspomniane wyniki dotyczących działań inspekcji transportu drogowego. Ze swojej strony mogę podkreślić to, że działania, o których mówimy, nie są realizowane wyłącznie w ramach skoordynowanych akcji. Takie oczywiście były prowadzone tak jak przytaczaliśmy statystykę kilkunastokrotnie w zeszłym roku. Będą też kontynuowane w tym roku, bardziej na poziomie poszczególnych komend wojewódzkich, natomiast one są również wykonywane w ramach, bieżącej zwykłej działalności policji. W tym kontekście należy też rozpatrywać kwestię bardzo tu mocno dyskutowaną, czyli vacatio legis. To jest element, który jest oczywiście regulowany przez ministra infrastruktury, natomiast punktu widzenia działań służb takich jak Policja, my bez względu na to jakie będzie vacatio legis, czy przepisy wejdą w tej chwili, czy przepisy będą odsunięte w czasie, jesteśmy oczywiście gotowi do tego, żeby wykonywać działania kontrolne zgodnie z dyspozycją ustawodawcy. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Czy są jeszcze głosy w dyskusji? Nie słyszę. Szanowni państwo, w związku z tym myślę, że temat jest ważny. Dziś nie budzi takich emocji, jak miało to miejsce jeszcze kilkanaście miesięcy temu, gdy rzeczywiście prawdopodobnie zbyt daleko posunięta liberalizacja doprowadziła do takiej sytuacji, że stanowiło to zagrożenie, mówiąc zupełnie wprost, dla obywateli, czy zwłaszcza obywatelek. Obecnie przepisy przyjęte przez zdecydowaną większość izby przyniosły swój skutek. Pytanie jest o to, czy zmiana terminu vacatio legis to jest ten element, który jest tym kluczowym problemem. W mojej ocenie problemem być może jest fakt, że ta weryfikacja dokumentu z kraju pochodzenia może być dokonana dopiero po 180 dniach, jak rozumiem, w czasie weryfikacji podejmowanej już przy próbie uzyskania polskiego prawa jazdy. Być może, przysłuchując się tej dyskusji powinniśmy rozważyć trochę inny scenariusz w tej sprawie, mianowicie dopuszczenie możliwości wcześniejszej weryfikacji, która odbywałaby się przed upływem 180 dni. Urząd i tak musi to zweryfikować po złożeniu wniosku o wydanie polskiego prawa jazdy, ale w mojej ocenie żadne przepisy europejskie nie stanowią żadnej regulacji w zakresie możliwości przeprowadzenia wcześniejszej weryfikacji. Oczywiście tutaj również pojawiła się kwestia problemów w samorządach. To też trzeba zauważyć, że maksymalne stawki dotyczące przewozu stanowią samorządy. Nie chcę podpowiadać, ale jest kampania wyborcza do samorządów. Może to też jest dobry moment, aby porozmawiać z kandydatami na radnych gminnych, w celu uzyskania jakiegoś porozumienia w tej sprawie. Rzeczywiście mamy przykłady w wielu dziedzinach naszego państwa, że stawki dotyczące wykonywania działalności gospodarczej w wielu miejscach nie odzwierciedlają tego, co się dzieje w przestrzeni gospodarczej.

Niemniej jednak, szanowni państwo, uważam że ta dyskusja była niezwykle pouczająca. Pan przewodniczący Adamczyk, jeszcze głos w dyskusji. Dobrze. Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Jeżeli można, mam taką prośbę, abyśmy nie tworzyli historii alternatywnej. Jeżeli mówimy o tym, że w 2019 r. nadmiernie zostały zliberalizowane przepisy, to mam pytanie do wszystkich tych, którzy tak twierdzą – to jakie warunki były przed przyjęciem przepisów 2019 r.? Co zostało zliberalizowane, jeżeli przed 2019 r. rynek przewozów na aplikacji w ogóle nie był regulowany odrębnymi przepisami? Szanowni państwo, nie można bardziej zliberalizować czegoś, co jest w ogóle ustawowo nieregulowane. Żeby sprawa była jasna w 2019 r. wprowadziliśmy podstawowe zasady regulujące rynek przewozów z użyciem aplikacji. Wówczas to odpowiedzieliśmy bardzo wyraźnie, że nie będziemy wprowadzali rozwiązań, chociażby niemieckich, węgierskich, francuskich, holenderskich, zakazujących korzystania w części, czy w całości z aplikacji. Wówczas ustaliliśmy zasady licencjonowania kierowców, przedsiębiorstw wykonujących usługi, zasady od tej strony biurokratycznej związanej z wykonywaniem tej usługi. Bardzo proszę, żeby to zapadło w pamięć tych, którzy nie sięgają pamięcią do czasów sprzed

2019 r. Dziękuję bardzo. To mniej więcej jest tak, jakbyśmy mówili, że Polska przyjęła, czy ustawodawca w Polsce przyjął bardzo liberalne przepisy dotyczące korzystania z UTO, czyli urządzeń typu hulajnoga elektryczna, że przepisy te są bardzo liberalne i zliberalizowaliśmy rynek. Przed przyjęciem tych przepisów dotyczących chociażby hulajnóg elektrycznych w ogóle żadne przepisy tej przestrzeni nie regulowały. Tak było dokładnie z przewozami z wykorzystaniem aplikacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo proszę, pani przewodnicząca Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Muszę zabrać głos, bo pan przewodniczący, pan minister Adamczyk ma taką tendencję, żeby powtarzać w swojej wypowiedzi, żeby opowiadać jakieś historyczne zdarzenia. Cofnął się do 2009 r., do 2019 r. To już jest historia, szanowni państwo. W 2019 r. te przewozy aplikacyjne pewnie ruszały i dlatego konieczne było wprowadzenie przepisów. Dzisiaj mamy już ciąg dalszy, dalszy krok. Rozmawiamy zupełnie o innych rzeczach. Mówimy o tym, że po pierwsze, wprowadzone przepisy poprawiły bezpieczeństwo i to w znaczny sposób, czego dowodzą wszystkie badania i tak dalej. Mówimy o tym, że oczywiście to ma, będzie miało i zawsze miało wpływ na gospodarkę. Mówimy o tym też, co zrobić, żeby nie było żadnych zatorów i rozważamy różne warianty. Nikt tutaj nie gani, nie mówi dlaczego, co, jak i tak dalej. Rozmawiamy o dobrych rozwiązaniach, bo bez wątpienia te wprowadzone rozwiązania były dobre, bo tak jak powiedziałam, są tego efekty. Natomiast, jeśli pojawiają się jakiekolwiek możliwości jeszcze dodatkowej poprawy, czy wpływu na to, że będzie i bezpieczniej i lepiej zarówno dla przedsiębiorców, ale też dla korzystających z takich przewozów, to po prostu to róbmy. Naprawdę nie ma potrzeby, panie przewodniczący Adamczyk, żeby cofać się i opowiadać historyczne jakieś zdarzenia i podkreślać zasługi jednych bądź drugich. Naprawdę, idźmy do przodu, bo taki jest czas.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję pani przewodniczącej. Panie przewodniczący naprawdę…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, to nie jest kwestia przywoływania zdarzeń historycznych. Mnie akurat pamięć nie szwankuje, uważam że z przeszłości należy czerpać, z tych doświadczeń, które chociażby były udziałem tych, którzy biorą udział w debatach chociażby na posiedzeniach Komisji Infrastruktury przez ostatnie lata. To jest bardzo pouczające. W związku z tym chciałem tu jasno i wyraźnie podkreślić – odwołujemy się do doświadczeń z przeszłości, myśląc o przyszłości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie przewodniczący, nie udzieliłem panu głosu, ale rozumiem, że to jest jakiś styl uczestniczenia w komisjach. Szanowni państwo, ponieważ ta dyskusja moim zdaniem była niezwykle potrzebna, dziękuję za to, że panie i panowie posłowie wzięli w niej udział. Zwłaszcza dziękuję stronie społecznej, ponieważ w trakcie posiedzenia stwierdziłem, że pojawiły się sugestie dotyczące tego, co strona społeczna powinna mówić, czego nie powinna mówić. Chcę zapewnić państwa, że mają prawo do wypowiedzenia się dokładnie tak, jak państwo uważają to za stosowne. Każdy argument użyty w dyskusji przez stronę społeczną jest ważny i będzie rozważany dokładnie na takich samych zasadach, jak argumenty, które inne osoby biorące udział w dyskusji tutaj przedstawiają.

Zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Bardzo dziękuję również stronie rządowej za udział i wyczerpujące wyjaśnienia. Zamykam posiedzenie Komisji. Informuję, że protokół z posiedzenia z załączonym pełnym zapisem będzie dostępny w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Bardzo państwu dziękuję. Życzę udanego dnia.